

국민학교 어린이의 보행자 교통안전교육에 관한 연구
-교통안전 지식, 태도 및 실천을 중심으로-

강 희 숙
(서울대학교 보건대학원)

목 차

I. 서 론	III. 결과 및 고찰
II. 연구 방법	IV. 결론 및 제언 참고문헌

I. 서 론

1. 연구 배경

현대생활에 필수불가결한 수단인 자동차의 증가는 소음과 매연 등 공해를 일으키는 주범이 될 뿐만 아니라 재산 및 인명에 막대한 피해를 초래하여 인간생활을 위협하고 있다.

한국의 경우 1990년 자동차 교통사고로 12,325명이 사망하고 324,229명이 부상을 당했다¹⁾. 이중 보행자 사망자는 약 52%를 차지하며, 보행자 부상자는 약 42%를 차지하고 있다²⁾. 이렇게 전체 자동차 교통사고 사망자나 부상자 중 보행자 비율이 높다는 점은 보행능력이 나쁜 어린이의 경우 더욱 그 비율이 높을 것이라는 점을 짐작할 수 있다. 1991년도의 경우 전체 어린이 자동차 교통사고 사망 및 부상 중 약 80%가 보행자 교통사고였다³⁾. 그러나 미국의 경우는 14세 이하의 어린이 교통사고 사망 중 보행자 사망은 약 37%^{3), 4)}를 차지하고 있다는 점으로 보아 우리나라의 어린이 보행자 사고가 월등히 높다는 점을 알 수 있다.

보행자 사고와 예방전략에 대한 연구는 이미 잘 알려진 역학모델인 숙주-병원체-환경모델을 사용하여 분석하는 경향이 있다⁵⁾. 즉, 숙주인 어린이 보행자와 병원체인 자동차의 운동에너지, 그리고 보행자와 자동차간의 관

계인 환경을 통해 보행자 사고를 분석하고 이에 대한 예방전략을 세우는 것이다.

어린이 보행자 사고의 위험요소로는 성, 연령, 빈곤⁶⁾ 그리고 보행자의 행동⁷⁾이라고 보고한 학자도 있고, 어린이의 활동량, 사고 이외의 질병으로 인한 의료기관의 방문량, 사고 어린이의 어머니가 의료기관 종사자에 대한 부정적인 태도⁸⁾ 등 이라고 보고한 학자도 있다.

이에 대한 예방전략으로 교통안전 교육, 법적인 제도 정비, 환경 개선 및 운전자의 행태 변화⁹⁾라고 연구되어 있다. 또한 취학전 어린이의 보행사고에 대한 전략은 부모를 교육시키는 방법을 제시하여 부모가 감독하고 안전보행 행위의 모델을 보여주어야 한다¹⁰⁾고 제시하기도 한다.

개인이 일상생활을 통해 건강에 대한 위협을 잘 이해하지 못하거나 지식이 부족하여서 더 건강을 유지할 수 있는 생활을 선택하지 못한다면 그 개인은 건강 위협을 피할 수 없게 된다. 개인이 자신의 건강을 증진시키기 위해서는 예방행위에 영향을 주는 편향적요소(pre-disposing), 가동요인(enabling) 및 강화요인(reinforcing)을 바꿔 주어야 한다^{10), 11)}. 이중에 편향적 요인에는 보행자 교통안전을 위한 지식, 태도, 가치 및 인식을 직접적 커뮤니케이션, 개인상담 및 매스미디어 등을 통해 변화시켜야 한다.

우리나라 어린이 교통안전교육의 실태에 대한 연구에 의하면 신호지키기, 횡단보도로 건너기, 지하도 이용하기, 노상유희 안하기 등의 교통규칙 준수에서는 대부분의 어린이가 양호하나, 남학생이 여학생보다 교통규칙을 잘 준수하지 않는 것으로 나타났다¹²⁾. 경찰청에 의하면¹³⁾, 93년을 교통사고 줄이기 자율실천의 해로 정하고 어린이 사고 예방을 위한 교통안전 교육을 강화할 계획을 세우고 있으며, 언론매체 등을 통한 홍보를 강화할 계획을 세우고 있다.

본 연구에서 어린이 보행자를 연구 대상으로 선정할 점은 교통안전 교육을 통해 행동을 변화시킴으로써 앞으로 성인이 되어서도 그 교육의 효과가 상당히 클 것이라는 점을 고려하였다. 즉, 체계적이고 지속적인 교통안전 교육이 유치원이나 국민학교에서부터 교육을 통해 형성될 때 이것이 습관으로 남아 있을 것¹⁴⁾, ¹²⁾, ¹⁴⁾, ¹⁵⁾이기 때문이다.

2. 연구 목적

본 연구는 국민학생들을 대상으로 보행자 교통안전에 대한 실태를 파악하고 이에 영향을 미치는 요인을 파악하여 보다 효과적인 보행자 교통안전 교육에 대한 기초자료로 제공하고자 한다.

그 구체적인 목적은 다음과 같다.

- (1) 교통안전 교육 정도에 대해 살펴본다.
- (2) 보행자 교통사고에 대해 알아본다.
- (3) 어린이 보행자 교통안전에 대한 지식, 태도 및 실천에 대해 파악한다.
- (4) 어린이 보행자 교통안전에 대한 지식, 태도 및 실천에 영향을 미치는 요인을 분석한다.
- (5) 어린이 보행자 교통사고에 영향을 미치는 요인을 분석한다.

II. 연구 방법

1. 조사대상

본 연구는 어린이 보행자 교통안전에 대한 실태와 그 요인을 파악하는 것이므로 14세 이하의 어린이 중 본 연구의 목적을 이해할 수 있는 대상으로 국민학교 5학년 어린이를 선정하였다. 연구기간은 1993년 4월 26일부터 1993년 5월 6일까지 11일간 서울시 소재 5개 국민학교

5학년 학생을 대상으로 총 7개 학급을 무작위로 선정하여 320매의 설문지를 배부하였다. 이 중 313매(약 98%)가 회수되었다.

2. 연구도구

본 연구의 설문도구는 문헌고찰을 통하여 얻은 자료를 근거로 본 연구의 목적 달성을 위하여 재조정하여 설문지를 작성하였다. 설문지 내용에 대한 대상자들의 이해도를 파악하기 위해 10명에게 사전조사를 실시하여 일부 내용을 수정하였으며, 각 문항 설명의 명확성을 평가하기 위하여 3명의 연구자 및 실무자와 토의하고 검토하였다.

설문지에 수록된 질문들은 총 29문항이며, 그중 일반적인 항목이 6문항, 교통환경에 대한 항목이 3문항, 지식에 대한 항목이 6문항, 태도에 관한 항목이 4문항, 행동에 관한 항목이 4문항, 교육정도에 관한 항목이 4문항, 사고에 관한 항목이 2문항으로 구성되어 있다.

3. 변수선정 및 측정

3.1. 변수선정

변수는 보행자 교통안전 실천에 얼마나 영향을 미치는가에 따라 독립변수와 종속변수로 나눈다. 독립변수는 성, 경제수준, 아버지의 학력수준, 어머니의 학력수준, 어머니의 직업상태, 교통환경상태, 교통안전 교육정도 및 교통안전지식이다. 종속변수는 교통안전에 대한 태도, 실천 및 보행자 교통사고이다. 그러나 본 논문에서의 보행자 교통사고는 연구대상 어린이가 태어나서 지금까지 있었던 보행자 교통사고 전체를 다루었기 때문에 이에 미치는 독립변수를 성, 경제수준, 아버지의 학력, 어머니의 학력, 어머니의 직업 상태로 제한하였다. 또한 본 연구에서 사용한 보행자 교통사고의 정의는 가정치료, 약국치료 및 병원 치료를 한 모든 경우를 포함하였다.

3.2. 변수의 측정

각 변수들은 다중회기 분석을 위해 dummy 변수화하거나 점수화하였다.

3.2.1. 독립변수

* 성별

남=1, 여=2

* 경제수준

아주 못살=1, 보통이하=2, 보통=3, 약간 잘살=

4. 아주 잘함=5

* 아버지의 학력

국민학교 졸업이하=1, 중학교 졸업=2, 고등학교 졸업=3, 대학 졸업이상=4

* 어머니의 학력

국민학교 졸업이하=1, 중학교 졸업=2, 고등학교 졸업=3, 대학 졸업이상=4

* 어머니의 직업 상태

없음=1, 하루중 만나절만 다니거나 일이 있을 때만 다님=2, 휴일을 제외하고 매일 다님=3

* 교통환경 상태

집 근처의 혼잡도, 학교까지 가는데 횡단보도 횡수, 집근처의 놀이터 유무를 점수화 시킴.

* 교육정도

교통안전교육 횡수, 어린이 교통경찰 활동 정도를 점수화시킴.

* 교통안전 지식

맞는 답을 한 경우=1, 틀린 답을 한 경우=0 (맞는 답을 한 경우가 많을수록 높은 점수 얻음)

3.2.2. 종속변수

* 교통안전 태도

매우 옳다=5, 약간 옳다=4, 보통이다=3, 약간 나쁘다=2, 매우 나쁘다=1

* 교통안전 실천

매우 옳다=5, 약간 옳다=4, 보통이다=3, 약간 나쁘다=2, 매우 나쁘다=1

(긍정적인 방향의 태도를 보이거나 실천을 하는 경우는 더 많은 점수를 가진다.)

* 보행자 교통사고 횡수

4. 자료분석 방법

수집된 자료는 모두 부호화하여 SAS/PC 프로그램¹⁶⁾을 이용하여 전산통계처리하였다. 자료의 분석방법은 다음과 같다.

4.1 대상자의 일반적 특성은 빈도와 백분율로 구하였다.

4.2 교통안전의 교육정도와 사고에 대한 실태는 빈도와 백분율을 구하였다.

4.3 교통안전 지식, 태도 및 실천에 대해서 빈도와 백분율을 하였다.

4.4 교통안전에 대한 각 변수간의 Pearson 상관관계를 구하였다.

4.5 교통안전에 태도와 실천에 영향을 주는 독립변수들의 중요성을 파악하기 위해 Multiple Regression 분석을 하였다.

5. 본 연구의 개념적 모델

각 개인의 사회경제적 요인, 교통환경 요인, 교통안전에 대한 교육정도 및 교통안전 지식이 교통안전의 태도, 실천 및 보행자 사고에 영향을 미친다는 가정을 가진다. 이에 대한 개념적 모델은 다음과 같다.

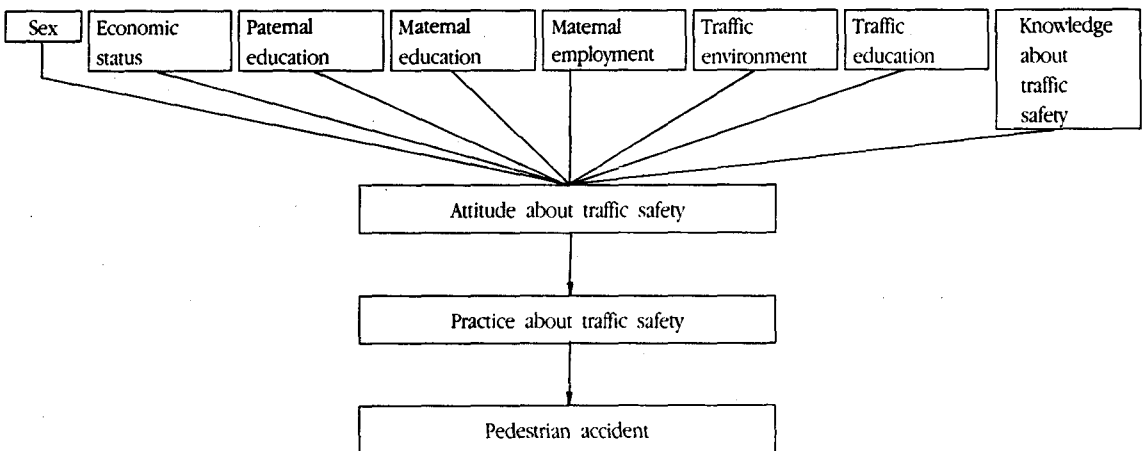


Fig. 1. A Schematic model of health behavior about traffic safety

III. 결과 및 고찰

1. 일반적인 특성

응답자의 일반적인 특성을 성, 경제상태, 아버지의 교육정도, 어머니의 교육정도, 어머니의 직업상태별로 나누어 보았다(표 1).

성별로는 남학생이 158명(50.5%), 여학생이 155명(49.5%)였다. 경제상태는 보통수준이 213명(68.1%)으로

가장 많았으며, 약간 잘 산다가 77명(24.6%)으로 나타났다. 아버지의 교육정도는 고등학교졸업이 172명(55.0%)으로 제일 높았으며, 대학 졸업 이상이 78명(24.9%)으로 나타났다. 어머니의 교육정도는 고등학교 졸업이 182명(58.1%)으로 제일 높았으며, 중학교 졸업이 84명(26.8%)였다. 어머니의 직업 상태는 가정주부가 196명(62.6%)으로 제일 높았으며, part-time 근무가 42명(13.4%), 정규직장을 가지고 있는 경우가 75명(24.0%)였다.

2. 교통안전 교육

교통안전에 대한 교육을 받은 횟수는 전혀 받지 않은 경우가 158명(50.5%)으로 과반수 이상이었으며, 1-2번 정도 받은 경우는 75명(24.0%), 3-4번 정도 받은 경우는 19명(6.1%), 5번 이상은 61명(19.5%)으로 나타났다(표 2).

Table 1. General Characteristics of the Subjects

Contents	Unit : person(%)	
	Respondents	Percentage
SEX		
male	158	50.5
female	155	49.5
ECONOMIC STATUS		
lower class	2	0.6
lower middle class	14	4.5
middle class	213	68.1
upper middle class	77	24.6
upper class	7	2.2
PATERNAL EDUCATION		
below elementary school	15	4.8
secondary school	48	15.3
high school	172	55.0
above college	78	24.9
MATERNAL EDUCATION		
below elementary school	16	5.1
secondary school	84	26.8
high school	182	58.1
above college	31	9.9
MATERNAL EMPLOYMENT		
housewife	196	62.6
part-time	42	13.4
employed	75	24.0
Total	313	100.0

Table 2. Traffic Safety Education of the Subjects

Contents	Unit : person(%)	
	Respondents	Percentage
FREQUENCY OF TRAFFIC SAFETY EDUCATION		
never	158	50.5
1-2	75	24.0
3-4	19	6.1
above 5	61	19.5
Total	313	100.0

교통안전 교육을 받은 학생 중에서 교육에 대한 제 공자는 부모님한테서 받았다가 104명(33.2%)으로 제일 높았으며, 그 다음이 학교 선생님(25.6%), 매스미디어(17.6%) 및 걸·보이스카웃과 같은 서클 활동(8.3%)순으로 나타났다(표 3).

Table 3. The Providers of Traffic Safety Education

Unit : person(%)

Contents	Respondents	Percentage
Teacher	80	25.6
Traffic policeman	25	8.0
Parent	104	33.2
Massmedia	55	17.6
Circle	26	8.3

3. 보행자 교통사고

응답자들이 태어나서 지금까지 보행자 교통사고를 당한 경우는 49명(15.6%)이었다. 또한 2번의 보행자 사고를 당한 경우도 5명(1.6%)이나 되었다(표 4).

Table 4. Pedestrian Accidents of the Subjects

Unit : person(%)

Contents	Respondents	Percentage
FREQUENCY OF TRAFFIC SAFETY EDUCATION		
never	264	84.3
1	44	14.0
2	5	1.6
Total	313	100.0

보행자 교통사고를 당한 연령을 보면 10세가 9명(2.9%)으로 가장 높았으며, 그 다음은 6세와 9세에 7명(2.2%)으로 나타났다(표 5).

Table 5. Age of Pedestrian Accidents

Unit : person(%)

Contents	Respondents	Percentage
2	2	0.6
3	5	1.6
4	2	0.6
5	5	1.6
6	7	2.2
7	5	1.6
8	5	1.6
9	7	2.2
10	9	2.9
11	3	0.9

보행자 교통사고를 당한 장소는 집근처가 18명(5.85%)으로 가장 높았으며, 큰길이 15명(4.8%), 학교 근처가 5명(1.6%), 놀이터 근처가 3명(1.0%) 순이었다(표 6).

Table 6. Places of Pedestrian Accidents

Unit : person(%)

Contents	Respondents	Percentage
Nearby		
pleasure resort	3	1.0
Nearby school	5	1.6
Nearby house	18	5.8
Nearby institute	2	0.6
Main street	15	4.8
Others	3	1.0

보행자 교통사고 후의 처치 방법으로는 병원 응급실을 이용한 경우가 15명(4.8%)이었으며, 의원을 이용한 경우가 13명(4.2%), 가정에서 처치한 경우가 12명(3.8%), 약국을 이용한 경우가 4명(1.3%)이었다(표 7).

Table 7. Treatments of Pedestrian Accidents

Unit : person(%)

Contents	Respondents	Percentage
Home care	12	3.8
Pharmacy	4	1.3
Clinic	13	4.2
Emergency room		
in hospital	15	4.8

4. 응답자의 교통안전 지식

응답자의 교통안전 지식을 보면, 전체 6문항으로 이루어져 있으며, 응답자의 올바른 지식을 가진 평균 점수는 약 84%로 나타났다. 교통규칙에 대한 지식이 97.4%로 제일 높게 나타났으며, 신호등에 대한 지식이 95.5%로 나타났고, 자동차의 특성에 대한 지식이 88.2%로 나타났다. 그러나 표지판에 대한 지식, 거리를 건너는 방법 및 안전하게 보행하는 기술에 대한 지식은 약 73%로 낮게 나타났다(표 8).

Table 8. The Knowledge of Subjects about Traffic Safety

Contents	Unit : person(%)	
	Respondents	Percentage
Motor vehicle	292	88.2
Signpost	229	73.2
Street crossing skill	230	73.5
Safety pedestric skill	230	73.5
Traffic rules	305	97.4
Traffic signals	299	95.5
Total	313	100.0

5. 교통안전에 대한 태도

교통안전에 대한 태도는 4문항으로 이루어져 있다<표

Table 9. The Attitude of Subjects about Traffic Safety

Contents	Unit : person(%)				
	Very good	Good	Average	Poor	Very poor
Play in the street	2(0.6)	4(1.3)	19(6.1)	30(9.6)	258(82.4)
Transverse under the overpass	2(0.6)	2(0.6)	14(4.5)	36(11.5)	259(82.7)
Run street crossing	3(1.0)	4(1.3)	34(10.9)	52(16.6)	220(70.3)
Street crossing in red traffic signal	2(0.6)	3(1.0)	22(7.0)	37(11.8)	249(79.6)

6. 교통안전에 대한 실천

교통안전 실천 문항은 4문항이다<표 10, 11>.

- 6.1. 노상유희에 대한 실천은 응답자의 58.5%가 전혀 하지 않는다고 하였으며, 37.5%가 가끔한다고 응답했다.
- 6.2. 위급시 길거리에서 뛰어 가는지에 대한 실천은 응답자의 48.6%가 전혀 하지 않는다고 응답했으며, 응답자의 46.0%가 가끔한다고 응답하였다.
- 6.3. 횡단보도시 우선 멈춘 다음 건너는 기술에 대한 실천으로는 46.3%가 그렇게 실천한다고 응답했으며, 37.1%가 언제나 그렇게 한다고 응답하였다. 또한 5.1%는 전혀 그렇게 하지 않는다고 응답하였다.
- 6.4. 교통신호를 지키는 것에 대한 실천은 58%가 반

9).

- 5.1. 노상유희에 대한 태도에 대해 매우 나쁘다라고 응답한 경우가 82.4%로 나타났으며, 약간 나쁘다라고 응답한 경우는 9.6%로 나타났다.
- 5.2. 육교 밑 차도로 횡단하는 것에 대한 태도는 매우 나쁘다라고 응답한 경우가 82.7%, 약간 나쁘다라고 응답한 경우가 11.5%로 나타났다.
- 5.3. 뛰어서 횡단 보도를 건너는 태도에 대한 질문에서는 매우 나쁘다라고 응답한 경우가 70.3%, 약간 나쁘다라고 응답한 경우가 16.6%, 보통이다라고 응답한 경우가 10.9%로 나타났다.
- 5.4. 빨간 신호시 횡단 태도에 대해서 응답자의 79.6%가 매우 나쁘다라고 응답했으며, 11.8%가 약간 나쁘다라고 응답하였다.

Table 10. The Practice of Subjects about Traffic Safety

Contents	Unit : person(%)			
	Always	Usually	Sometimes	Never
Play in the street	3(1.0)	11(3.5)	116(37.5)	183(58.5)
Run in the street	4(1.3)	13(4.2)	144(46.0)	152(48.6)

드시 지킨다고 했으며, 37.1%가 자주 지킨다고 했다. 또한 3.5%가 가끔 지킨다고 응답하였다.

Table 11. The Practice of Subjects about Traffic Safety

Contents	Unit : person(%)			
	Never	Sometimes	Usually	Always
Street crossing skill	16(5.1)	76(24.3)	76(24.3)	145(46.3)
Observing traffic signal	3(1.0)	11(3.5)	116(37.1)	183(58.5)

7. 교통안전 태도, 실천 및 사고에 대한 다중회기 분석

응답자의 교통환경, 교통안전교육 정도, 교통안전 태도와 실천 및 교통사고에 대한 평균은 <표 12>와 같다.

Table 12. The Mean Scores of Variables about Traffic Safety

Variable	Mean	Standard Deviation
Traffic environment	7.70288	1.34613
Education of traffic safety	3.10863	1.36380
Attitude of traffic safety	3.73163	0.57025
Practice of traffic safety	3.04153	0.58414
Traffic accident	1.18850	0.49315

7.1. 변수간의 상관관계

<표 13>은 독립변수와 종속변수간의 상관관계를 나타낸 것이다. 성, 경제수준, 아버지의 교육, 어머니의 교육, 어머니의 직업상태, 교통환경 및 교통안전 교육정도라는 독립변수간의 상관관계를 보면, 아버지의 교육정도와 경제상태간, 어머니의 교육정도와 경제상태 및 아버지의 교육정도간에 상관관계가 있게 나타났다. 교통

Table 13. The Correlation Matrix of Variables about Traffic Safety

	Sex	Economic status	Paternal education	Maternal education	Maternal employment	Traffic environment	Traffic safety education	Knowledge of TS	Attitude of TS	Practice of TS/accident	Pedestrian
Sex	-	-0.06193	0.01658	0.04611	-0.06000	0.06682	-0.06963	0.17077**	-0.00452	0.25817***	-0.11962*
Economic status		-	0.24478***	0.22072***	-0.00412	0.04943	0.06558	0.03901	0.03888	0.01810	0.05221
Paternal education			-	-0.59309**	-0.06476	0.02467	0.02435	-0.04099	0.10919	0.06396	-0.00842
Maternal education				-	-0.07572	0.04292	0.04067	0.07650	0.05715	-0.00365	-0.00899
Maternal employment					-	-0.08121	0.09685	-0.12388*	-0.10356	0.01965	-0.02589
Traffic environment						-	0.00018	-0.02072	0.01270	0.01982	-
Traffic safety education							-	-0.03118	-0.06543	0.01846	-
Knowledge of TS								-	0.25017***	0.08037	-
Attitude of TS									-	0.11055*	-
Practice of TS										-	-
Pedestrian accident											-

* P<0.05, ** P<0.01, *** P<0.001

● TS=Traffic Accident

● Variables of pedestrian accident are sex, economic status, paternal education, maternal education and maternal employment.

안전에 대한 지식은 성별(p<0.01) 및 어머니의 직업 상태(p<0.05)와 상관관계가 있다. 교통안전에 대한 태도는 교통안전 지식(p<0.001)과 상관관계가 매우 높게 나타났다. 교통안전 실천과 교통안전 태도(p<0.001)와의 상관관계가 매우 높게 나타났다. 보행자 교통사고는 성별(p<0.05)간 상관관계가 나타났다(표 13).

7.2. 교통안전 지식에 미친 영향

교통안전 지식에 대한 인구학적 변수의 stepwise 다중회귀분석을 한 결과 성별 설명력은 2.64%이고, 통계적으로 유의하였다(p<0.01). 어머니의 직업상태에 의한 설명력은 3.65%였다(표 14).

7.3. 교통안전 태도에 미친 영향

교통안전 태도에 대한 다중회기 분석에서는 경제상태에 의한 설명력이 3.04%이고, 통계적으로 유의하였다(p<0.01). 어머니의 직업상태에 의한 설명력은 4.10%이고, 교통안전 교육에 의한 설명력은 4.87%로 나타났다(표 15).

7.4. 교통안전 실천에 미친 영향

교통안전 실천에 대한 다중회기 분석에서는 아버지의 교육정도가 0.8%의 설명력을 가지고 있었다(표 16).

7.5. 보행자 교통사고에 미친 영향

보행자 교통사고에 대한 다중회기 분석에서 성별이

Table 14. Multiple Regression Analysis for the Knowledge of Traffic Safety

Variable	Parameter Estimate	Standard Error	F	Prob>F	R-square	C(p)
Sex	0.3098	0.1104	7.88	0.0040	0.0264	7.2995
Maternal employment	-0.1034	0.0576	3.23	0.0734	0.0365	6.0409

Table 15. Multiple Regression Analysis for the Attitude of Traffic Accident

Variable	Parameter Estimate	Standard Error	F	Prob>F	R-square	C(p)
Economic status	0.4988	0.1613	9.76	0.0019	0.0304	4.5479
Maternal employment	-0.1969	0.1164	3.42	0.0651	0.0410	3.1194
Education of TS	-0.1296	0.0820	2.50	0.1148	0.0487	2.6291

Table 16. Multiple Regression Analysis for the Practice of Traffic Safety

Variable	Parameter Estimate	Standard Error	F	Prob>F	R-square	C(p)
Paternal education	0.2311	0.1448	2.55	0.1115	0.0081	-1.9348

Table 17. Multiple Regression Analysis for the Pedestrian Accident

Variable	Parameter Estimate	Standard Error	F	Prob>F	R-square	C(p)
Sex	-0.1066	0.0545	3.83	0.0511	0.0122	0.1224

1.22%의 설명력을 가지고 있었다(표 17).

IV. 결론 및 제언

1. 결론

본 연구는 국민학교 학생들을 대상으로 보행자 교통안전에 대한 실태를 파악하고, 이에 영향을 미치는 요인을 파악하여 보다 효과적인 보행자 교통안전 교육에 대한 기초자료로 제공하는데 그 목적을 둔다. 본 연구는 서울 시내 5개 국민학교 5학년 학생 313명을 선정하여 1993년 4월 26일부터 5월 6일까지 11일간 설문지를 이용하여 조사 분석하였다. 이에 의한 연구 결과는 다음과 같다.

- 1.1. 응답자의 약 50%가 교통안전에 대한 교육을 받지 못한 것으로 나타났다. 교통안전 교육을 받은 학생 중에서 교육의 제공자가 부모인 경우가 가장 높았으며(약 33%), 그 다음이 학교 선생님, 메스콤, 서클활동의 순이었다.
- 1.2. 응답자들이 태어나서 지금까지 당한 보행자 교통사고는 1번의 사고를 당한 경우가 44명(14%)이었고, 2번의 사고를 당한 경우가 5명(1.6%)이었다. 또한 보행자 사고의 연령은 10세에 가장 많은 사고를 당한 것으로 나타났다. 사고장소로는 집근처, 큰길순으로 나타났다. 보행자사고후의 치료방법은 병원응급실, 의원, 가정 치료순으로 나타났다.
- 1.3. 응답자의 교통안전에 대한 지식은 교통규칙, 신호등 및 자동차의 특성에 대한 지식은 높게 나타났으나(약 88% 이상), 표지판에 대한 지식과 안전 보행에 대한 지식은 비교적 낮게 나타났다(약 73%).
- 1.4. 교통안전에 대한 태도는 육교 및 차도로 횡단하는 것에 대한 태도, 노상 유희에 대한 태도 및 빨간 신호등시 횡단에 대한 태도에 대해서는 매우 나쁘다라고 응답한 경우가 약 80% 정도 나타났으나, 횡단시 뛰어가는 것에 대한 태도는 매우 나쁘다라고 응답한 경우가 약 70%로 낮게 나타났다.
- 1.5. 교통안전에 대한 실천을 보면, 노상유희를 전혀 하지 않는 경우는 58%로 낮게 나타났으며, 위급시 길거리를 뛰는 행동을 전혀하지 않는 경우도 약 49%로 낮게 나타났다. 이런 점으로 보아 노상유희를 하지 않도록 할 수 있는 놀이터를 확충할 수 있어야겠다.

1.6. 안전한 횡단보도 보행을 위한 실천은 약 46%만 반드시 실천하고 있으며, 교통신호를 지키는 경우는 약 59%로 낮게 나타났다.

1.7. 교통안전 지식에 영향을 미치는 요인은 성별 및 어머니의 직업 상태였으며, 통계적으로 유의하였다($p < 0.05$).

1.8. 교통안전 태도에 영향을 미치는 요인은 경제상태($p < 0.01$)가 통계적으로 유의하게 나타났으며, 어머니의 직업상태와 교통안전 교육도 비교적 설명력을 가지고 있었다.

1.9. 교통안전 실천에 영향을 미치는 요인은 아버지의 교육정도가 0.8%의 설명력을 가지고 있었다.

1.10. 보행자 교통사고에 대한 영향은 성별이 비교적 통계적으로 유의한 설명력을 가졌다($p = 0.05$).

2. 제언

본 연구에서 나타난 결과를 바탕으로 보행자 교통안전 교육의 활성화를 위해 다음과 같은 제언을 한다.

- 2.1. 어린이 보행자 교통안전 교육을 부모, 학교 선생님 및 메스콤을 통하여 체계적으로 실시하여야겠다. 선행연구에 의하면 학교에서의 훈련 프로그램으로 어린이 보행기술이 향상되었다¹⁾고 보고되고 있다.
- 2.2. 교통안전에 대한 지식은 대체로 높은 편이나 실천도는 낮게 나타난 점으로 보아 지식과 실천사이의 간격을 좁힐 수 있는 교통안전 교육에 중점을 두어야겠다.
- 2.3. 교통안전 지식에 미치는 영향이 성별 및 어머니의 직업상태별로 나타났으므로, 남자어린이와 어머니가 직업을 가진 어린이에 대해 더욱 많은 보행자 교통안전 교육이 필요하다고 본다.

참 고 문 헌

1. 고경화, 한국의 교통사고 감소 방안에 관한 연구- 사고원인 분석을 중심으로, 한양대 행정대학원 석사논문, 1992. 6.
2. 홍두표, 보행자 교통사고 피해 증가, 신호등, 도로교통안전협회, 1992. 3, pp. 69-74.
3. Frederick P. Rivara, Traumatic Deaths of Children in the United States : Currently Available Prevention strate-

- gies, Pediatrics, Vol. 75, No. 3, 1985, pp. 456-462.
4. Division of Injury Control, et al, Childhood Injuries in the United State, AJDC, Vol. 144, 1990, p. 643.
 5. Bernard Guyen, Alice M. Talbot, I. Barry Pless, Pedestrian Injuries to Children and Youth, Pediatric Clinics of North American, vol. 32, No. 1, 1985, pp. 163-173.
 6. Frederick P. Rivara, Child Pedestrian Injuries in the United States, AJDC, Vol. 144, 1990, pp. 692-696.
 7. Barry Pless, et al, The Epidemiology of Road Accidents in Childhood, AJPH, 1987, Vol. 77, No. 3, pp. 358-360.
 8. Sarah McCue Horwitz et al, Determinants of Pediatric Injuries, AJDC, Vol. 142, 1988, pp. 605-611.
 9. Diane G Winn, et al, Pedestrian Injuries to children Younger than Years of Age, Pediatrics, Vol. 88, No.4, 1991, p. 782.
 10. Lawrence W. Green, Marshall W. Kreuter, Health Promotion Planning, Mayfield Publishing Company, 1991.
 11. David A. Sleet, Health Education Approaches to Motor Vehicle Injury Prevention, Public Health Report, Vol. 102, No. 6, 1987, pp. 603-607.
 12. 박종연, 국민학교 교통안전교육의 실태와 그 교육과정 개발에 관한 연구, 중앙대 교육대학원 석사논문, 1982. 7.
 13. 김영목, 교통안전대책, 신호등, 도로교통안전협회, 1993. 4, p. 79.
 14. 조대경, 보행자 사고, 교통안전연구논집, 제10집, 1991, pp. 1-8.
 15. 신부용, 교통사고 감소를 위한 간접적 방법, 교통안전연구논집, 제9집, 1990, p.2.
 16. SAS Language Guide for Personal Computers, Version 6 Edition.
 17. 최병선, PC SAS 입문, 박영사, 1991.
 18. Frederick P. Rivara, et al, Prevention of Pedestrian Injuries to Children : Effectiveness of a School Training Program, Pediatrics, Vol. 88, No., 1992, p. 770.

<Abstract>

A Study on the Pedestrian Safety Education for Elementary School Children

Hee Sook Kang

(The Graduate School of Seoul National University)

Pedestrian injury have been the most important cause of death in children 1 to 14 years of age.

This study was attempted to analyze the status and factors of the pedestrian safety education for primary school children. The purpose of this study was to provide the baseline study on pedestrian safety education.

The data were collected from 313 respondents of 5th grade elementary school children in Seoul during April 26 through May 6, 1993.

The data were cross tabulated for percent distribution and analyzed by multiple regression using SAS for personal computer program package. Major findings are as follows :

- (1) 50% of the respondents had never received any safety education for Pedestrian. The primary provider of pedestrian safety education was parent.
- (2) Respondents' knowledge on traffic rules, traffic signals, natures of motor vehicle is high(above 88%).
- (3) Respondents are very negative to the attitude of playing on the street and transversing under the overpass(about 80%).
- (4) 58% of respondents had never played on the street and 49% of respondents had never run on the street.
- (5) Factors affecting the knowledge of traffic safety was respondents' sex and job of their mothers($p < 0.05$).
- (6) Factors affecting the attitude of traffic safety was economic status($p < 0.01$).
- (7) Factors affecting the practice of traffic safety was education of respondents' fathers.
- (8) The multiple regression analysis showed that sex was statistically significant in affecting traffic accident of pedestrians ($p = 0.05$).

In order to prevent children's traffic accidents, education for pedestrians' safety by both parents and teachers should be strengthened.